Cena 25 gr

WIATR OD MORZA

MIESIĘCZNIK
POŚWIĘCONY SPRAWOM MORSKIM i ZAMORSKIM ORAZ SPORTOM WODNYM

Rok II. | GDYNIA, listopad-grudzień 1933 r. | Nr. 4. i 5.

A. Wachowiak

NA POŚWIĘCENIE PORTU w GDYNI

Dzwony biją, fale szumią,
Radość w Gdyni tłok i wrzawa,
Jakieś hufce wstają z morza,
I wołają sława . . . sława . . .

Jakieś mary, jakieś duchy
Wieki śniące o potędze
Ożywiają wód bezkresy.
— Pan w żupanie, chłop w siermiędze . . .

Jacyś króle im przewodzą,
Jacyś kniazie i hetmani;
Cudem Gdyni obudzeni
Z przepaścistych wód otchłani.

. . . .
Dawne czasy, dawnych ludzi,
Wszystko cud ten ze snu budzi.

* * *

Od lat tysiąca, od niepomnych czasów
Bałtyk jak szumi tak szumiał swą falą,
W zielonej ramie puszcz, borów i lasów
Bezcenny klejnot — lecz straszny swą dalą.

I tylko po nim żeglarze z północy
Lub Germanowie jeździli handlując,
Albo wysiadłszy na brzegu wśród nocy
Polan grabili, paląc i mordując.

Szła od Bałtyku tylko śmierć i groza,
Lud krył się w borach porzucając brzegi,
Za nim Krzyżacy jako kara Boża
Szli, rzedząc gęsto pra Słowian szeregi.

Zaś od Warszawy szły polskie wiciny,
Tratwy i szkuty z złotoziarnem zbożem.
Ku ujściu Wisły, na gdańskie niziny,
Gdańszczan bogacąc zamorskim wywozem.

I poprzez wieki trwał sen o potędze,
O panowaniu nad tą wielką wodą
Krwią zapisany w Polski dziejów księdze,
Którą niewola przywaliła kłodą.

*

Aż przyszedł rycerz co na odgłos trwogi,
Wśród gromów błysku i żywiołów ryku,
Nowe narodu losów wykuł drogi
I sztandar z orłem zatknął na Bałtyku.

Mieczem Chrobrego wskazał morskie szlaki,
Pal wbił potężny z granitu do morza
I władzy polskiej na nim wyrył znaki.
— Jasna po ciemni wstała polska zorza . . .

*

W porywach fali i w morza skowycie
Niechaj radośnie zabrzmią wszystkie dzwony;
Nowe się rodzi jutro, nowe życie . . .
Nowy cud polski, polski port, skończony.

* * *

Dzwony biją, fale szumią,
Giną zjawy w morskiej toni
Gdzie straż trzymać będą póty
Aż na trwogę wódz zadzwoni.

. . . .
Nowe siły, nowych ludzi
Morski cud do czynu budzi.

Gdynia 8. XII. 1933.

GDY
NACZELNIKIEM PAŃSTWA POLSKIEGO
I
NACZELNEM WODZEM SIŁ ZBROJNYCH
BYŁ
JÓZEF PIŁSUDSKI
W ZARANIU ODZYSKANIA NIEPODLEGŁOŚCI
W ROKU 1920
ROZPOCZĘTO BUDOWĘ PORTU W GDYNI
TYMCZASOWO JAKO TYMCZASOWEGO PORTU
WOJENNEGO
I
SCHRONISKA RYBACKIEGO
W ROKU 1926
GDY
MINISTREM PRZEMYSŁU I HANDLU
BYŁ
EUGENJUSZ KWIATKOWSKI
TWÓRCA
POLSKIEJ MARYNARKI HANDLOWEJ
I NIEZMORDOWANY PROPAGATOR ROZBUDOWY GDYNI
PRACE NAD BUDOWĄ PORTU
WESZŁY W OKRES SZYBKIEGO REALIZOWANIA.

GDY
PREZYDENTEM RZECZYPOSPOLITEJ
BYŁ
IGNACY MOŚCICKI
PREZESEM RADY MINISTRÓW
JANUSZ JĘDRZEJEWICZ
MINISTREM PRZEMYSŁU I HANDLU
FERDYNAND ZARZYCKI
ZAKOŃCZONY ZOSTAŁ PIERWSZY OKRES
BUDOWY PORTU HANDLOWEGO
I DWORZEC MORSKI
ODDANY DO UŻYTKU PUBLICZNEGO
BISKUP MORSKI
STANISŁAW OKONIEWSKI
DOKONAŁ POŚWIĘCENIA PORTU
W DNIU 8 GRUDNIA 1933 ROKU.

Powyższe historyczne dla Rzeczypospolitej zdarzenia, głoszą tablice wmurowane w hollu dworca morskiego w porcie Gdyńskim. Są one niezbitym dokumentem że polacy po odzyskaniu niepodległości, zrozumieli znaczenie swego małego wybrzeża morskiego, a budując własny port i tworząc marynarkę handlową, weszli do rodziny narodów morskich po wieczne czasy.

Dziś gdy pierwszy nasz biskup morski dokonał poświęcenia portu, godzi się przypomnieć historję jego budowy.

. . . .

Po odzyskaniu w r. 1920 części naszego wybrzeża morskiego, ujrzeliśmy u ujścia najgłówniejszej naszej arterji wodnej, Wisły Wolne Miasto Gdańsk, przepojone niepodzielnie panującym tu duchem pruskim z nieufnością a nawet z nienawiścią patrzące na wszystko co polskie.

A gdy w tymże roku Polska krwawiła w obronie swego młodego, niepodległego życia i całej cywilizacji europejskiej. — Gdańsk, dawne miasto polskie, zapominając o rzezi krzyżackiej z r. 1308 i swych częstych błagań o opiekę i obronę praw przed tymiż Krzyżakami a później księciem pruskim, niepozwala na przewożenie amunicji przez swój port i stawia Polskę w krytycznem położeniu z którego udaje sie Jej wydostać dzięki interwencji mocarstw zachodnich.

Wypadek powyższy przyczynia się walnie do szybszego uniezależnienia się portowego Polski przez wybudowanie własnego portu. Grupa więc oficerów marynarki wojennej i inżynierów pracujących dawniej przy budowach portów w państwach zaborczych, przystąpiła do wynalezienia najodpowiedniejszego miejsca na naszem wybrzeżu dla budowy portu. Miano kilka możliwości: wybudowanie portu śródlądowego w Tczewie, a na wybrzeżu w Rewie, Helu na jez. Żarnowieckiem i Gdyni. Po zbadaniu tych miejscowości okazało się że najwięcej danych dla budowy portu morskiego, niewielkich rozmiarów, któryby jednak mógł rozwijać się i stać się z czasem portem odpowiednim dla państwa takiej wielkości i stanowiska międzynarodowego jak Polska, jest zatoka i torfowiska koło małej wioski rybackiej — Gdyni.

Zaprojektowanie portu powierzyło Min. Spr. Wojskowych inż. Tadeuszowi Wendzie, długoletniemu pracownikowi przy budowie portów w Rosji.

Inż. T. Wenda zaraz zaczął przeprowadzać studja wstępne na terenach gdyńskich. Budowę portu zdecydowano zimą r. 1920 a rozpoczęto na wiosnę r. 1921, powierzając firmie T. R. I (T-wo Robót Inżynierskich w Poznaniu). Jednocześnie zostało utworzone Biuro Naczelnika Budowy Portu dla kontroli ych robót z ramienia państwa, na czele którego stanął projektodawca portu gdyńskiego inż. T. Wenda.

Z powodu jednak złych warunków walutowych firma „Tri" nie mogła podołać zadaniu i państwo prowadzi przez następne trzy lata budowę sposobem gospodarczym (własna administracja).

Stefan Żeromski, tworzący w tym czasie w Gdyni swe arcydzieło — „Wiatr od morza", zachwycony powstawaniem pierwszego portu Rzeczypospolitej pisał: „Ten niewysłowionej piękności poemat, tworzony w drzewie, kamieniu, betonie i żelazie, — ten przepotężny dramat, ukazujący wydzieranie morzu jego wód, siły, głębi i władzy, — ta wspaniała powieść o rozdarciu ramieniem człowieka dziejów ziemi i kisnącego ze stulecia

na stulecie jej rozwoju, aby go w ciągu krótkich lat przekształcić na narzędzie własne, posłuszne woli, jako wół, koń i pies, to nowe, polskiej lądowej duszy zatoczone dzieło, stawało się w oczach z dnia na dzień ukazywało swe stofy nieznane".

Różne sposoby wymyślano żeby depresja walutowa nie przeszkadzała budowie portu. Myślano nawet o płaceniu drzewem z lasów pońśtwowych za wykonyware prace, plan ten jednak okazał się trudnym do wykonania.

Dn, 23 września 1922 r. Sejm uchwala ustawę o budowie portu w Gdyni następującej treści:

Art. 1. Upoważnia się Rząd do poczynienia wszelkich niezbędnych zarządzeń celem wykonania budowy portu morskiego przy Gdyni na Pomorzu, jako portu użyteczności publicznej.

Art. 2. Budowa portu wykonana będzie stopniowo według takiego planu, aby przez częściowe jej urzeczywistnienie stworzyć port mniejszych rozmiałów i aby dalszy rozwój portu był możliwy i planowy.

Art. 3. Wywłaszczenie gruntów niezbędnych pod budowę portu przeprowadzone będzie według ustaw i przepisów, obowiązujących na terytorjum województwa pomorskiego.

Art. 4. Kredyty niezbędne dla budowy portu będą corocznie wstawiane do budrzetu

Art. 5. Wykonanie niniejszej ustawy porucza się Ministrowi Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wojskowych, Skarbu i Robót Publicznych.

Art. 6. Ustawa niniejsza wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia.

Na podstawie tej ustawy ogłoszono przetarg na budowę portu, stawiając warunek kilkoletniego kredytu.

W związku z tem zawarto dn. 4 lipca 1924 r. umowę z nowo utworzonem Konsorcjum Francusko-Polskiem dla budowy portu w Gdyni na warunkach kredytu kilkoletniego na sumę 35 miljonów franków zł.

W roku 1925 konsorcjum określonego programu nie wykonało z powodu częstych burz na Bałtyku, wobec czego Skarb Państwa nie wypłacił pierwszej raty, przypadającej na dzień 1 stycznia 1626 r. Konsorcjum nie mogło wywiązać się ze swych zobowiązań finansowych względem wierzycieli, przeważnie obywateli amerykańskich, którzy cofnęli swe kapitały. Praca więc w myśl umowy tj. na kredyt ktlkoletni nie mogła być prowadzona.

Opracowano nową umowę i zawarto ją z tem samem konsorcjum dn. 30 października 1926 r. ale już przyjęto system opłat gotówkowych t. zn. że Skarb Państwa wypłacał pieniądze za roboty wykonane zaraz a nawet na podstawie wykonanych już prac wypłacał zaliczki. Dzieki tym zmianom Skarb Państwa zaoszczędził sześć miljonów franków zł.

Zaczął się drugi okres budowy portu w tempie szybszym i szczęśliwszy, dla robót tak zależnych od sił wyższych jak morskie, niż poprzedni w którem utonęło 4 dragi a burza w r. 1925 zniszczyła część wykonanych już robót i przeszkodziła w wykonywaniu dalszych.

Pierwsza umowa przewidywała port o rocznem przeładunku 2,5 miljona ton. Jednak życie

---

L. K.

Przywiązanie młodego słonia

II. nagroda na konkursie „Wiatru od Morza"

Po przybyciu ss „Kijew" do Singapur w drodze z Władywostoku do Odesy, zostaliśmy zawiadomieni że na statek oprucz zwykłego ładunku, przeznaczonego do załadowania w ładowniach, otrzymamy żywy ładunek w postaci: 2 tygrysów, czarnej pantery, młodego dwuletniego słonia, „6 węży boa w 3 skrzyniach i całej masy małp i papug. Menażerja ta adresowana była do Baku z wyładowaniem jej w Batumie.

W dniu odejścia z Singapur, wyżej wymienione zwierzęta zostały dostarczone do burty statku a ponieważ pokładowych pasażerów czyli tak zwanych emigrantów nie mieliśmy, więc z rozporządzenia st. oficera, menażerja została załadowana na pokład emigracyjny w 3-ciej ładowni.

Zwierzęta drapieżne t. j. tygrysy i pantera znajdowały się w masywnych tikowych klatkach, w których też zostały ulokowane wzdłuż burty na pokładzie emigracyjnym.

Biedne słoniątko również w klatce i na dobitkę prawie ściśle dopasowanej do jego wzrostu, szerokości i długości zostało opuszczone windą na pokład emigracyjny i ulokowane w pewnej odległości od drapieżników. Po stwierdzeniu że poczciwe zwierze musi okropnie się męczyć ze względu na trapikalne gorąco i brak ruchu, poszedłem do starszego oficera i otrzymałem od niego pozwolenie wypuszczenia, na moją odpowiedzialność, słonia z klatki. Dla zabezpieczenia młodego głuptaska od możliwości pokaleczenia przez drapieżniki został on uwiązany miękką linką za tylną nogę tak, ażeby przy wyciągniętej linie nie mógł dosięgnąć do najbliżej stojącej klatki z panterą.

Poczciwe stworzenie odrazu zrozumiało dobrodziejstwo, które mu się robi i wykazywało swoją wdzięczność obejmując mnię trąbą za szyję, wodząc końcem jej po mej twarzy, przyczem małe oczki połyskiwały z zadowolnienia.

Przewożona przez nas menażerja, była pod opieką persa, ślepego na jedno oko, które zostało mu, podobno, kiedyś wydarte pazurem przez jednego z wielu jego „pupilków".

Nowego swego przyjaciela — słoniątko odwiedzałem kilka razy dziennie.

gospodarcze państwa, narzuca wprost powiększenie rozmiarów przyszłego portu i umowa druga z konsorcjum przewiduje daleko szersze rozmiary. Po wykonaniu port składałby się: z awanportu (przedportu) chronionego od strony morza przez molo północne z pali drewnianych, falochron północny konstrukcji żelbetowej i falochron wschodni tejże samej konstrukcji, pirsu węglowego, pirsu pasażerskiego i jednego basenu wewnętrznego.

Jednak w krótkim czasie zakreślone ramy portu stają się ciasne i dn. 28 sierpnia 1928 r. zawarto dalszą umowę z konsorcjum o budowę basenu południowego, który służyłby też częściowo do przeładunku węgla, ogniskował obrót rybny i służył jako port rybacki dla rybaków wraz ze sleepem (pochylnia do wyciągania kutrów) i małą stocznią rybacką.

W roku 1929 zawarta nowa umowa z konsorcjum, przewiduje budowę basenu Prezydenta i II basemu wewnętrznego, dwa te baseny będą ostatecznie wykończone w roku 1935

Okres więc robót najważniejszych, z dniem wykończenia dworca morskiego i poświęcenia portu został zakończony. Port gdyński jak gdyby w jakiejś cudownej, szczególnie dla nas polaków, bajce, zjawił się na wybrzeżu Bałtyku budząc zdumienie nawet u narodów o starej tradycji morskiej jak skandynawów, anglików a nawet, niechętnie chwalący h polskie dzieła, niemców; stając na czele portów bałtyckich i wyprzedzając swym przeładunkiem rocznym takie porty jak: Szczecin, Ryga, Królewiec, Kopenhaga i Sztokholm.

W tym też dniu gdy Gdynia odsłania tablicę pamiątkową na domu gdzie tworzył Stefan Żeromski „Wiatr od morza", powinniśmy przypomnieć następujące wieszcze Jego słowa o przyszłości portu gdyńskiego, zamienione w tak krótkim czasie w czyn: „Tam, gdzie teraz wałęsają się w malarycznym oparze białe, lub łaciate kozy, uwiązane na postronkach i przytroczone na głucho do kołków wbitych w torfowisko, — gdzie beznadziejnie i bezskutecznie, wielkim zbiorowem gęganiem gęgają siadłate gęsi, biadając wśród kup bezuczuciowego torfu na swą deportację w te jałowe pseudotrawy przez oberwane i niewiarogodnie brudne dzieci kaszubskie, — gdzie majestatycznie przechadzają się wędrowne wrony, a czasem przebiegnie bezpański pies, naszczekując z odrazą w nudne rozłogi, — zaświszczą sygnały i syreny setek kotłów, bić będą w niebogłosy, jak w Southampton, tysiące młotów, warczeć będą maszyny, śpiewać będą pracownicy, przygotowywać się do podróży wokół globu ziemskiego polskie okręty i młodzi polscy marynarze. Forty na cyplach Helu, Oksywia i Kamiennej Góry osłonią to pracowisko od pokuszenia się o nie wroga, linje kolei żelaznych poniosą stąd dorobek świata w głąb lądu, a z głębi lądu przytaszczą na wywóz dorobek pracy rąk polskich".

Na zakończenie zaznaczyć należy, że przez cały czas budową portu, od jej zaczątków do chwili obecnej, kieruje autor projektu, cichy i niezmordowany w pracy na tem polu inż. Tadeusz Wenda.

Gdynia, dn. 8 grudnia 1933 r.

Dla słoniątka moje odwiedziny były szczególnie przyjemne dwa razy dziennie, mianowicie po drugiem śniadaniu i po obiedzie, gdy za mną przynosił steward całą tacę resztek od owoców, między któremi, niby przez omyłkę, znajdowało się kilka całych bananów i parę kawałków ananasów lub innych owoców. Słoniątko z przyjemnością pochłaniało przyniesione mu smakołyki, a na zakończenie rewidowało mi wszystkie kieszenie, chcąc stwierdzić, czy jeszcze co zostało do spożycia.

W te dnie, gdy moja wachta wypadała od godz. 8—12 rano, wobec czego, dopiero po zdaniu jej i zapisaniu do dziennika okrętowego i spożyciu śniadania mogłem być u słoniątka najwcześniej o g. 12,30, ono nie mogąc się mnie doczekać, już przed południem rozpoczynało alarm, trąbiąc prawie bezustannie wzbudzało śmiech u moich kolegów i twierdzenie że mój brat mnie wzywa.

Przyjaźń moja ze słoniątkiem zawarta w dniu załadowania w Singapur trwała, wzmagając się nawet, do Kolombo na wyspie Cejlon.

W Kolombo w liczbie innych owoców były nabyte, pomarańcze o zielonej skórce, chociaż zupełnie dojrzałe.

Któregoś dnia po wyjściu z Kolombo, idąc nakarmić swego pieszczocha, zabrałem z sobą jedną taką zieloną pomarańczę i na zakończenie karmienia włożyłem mu ją nieobraną głęboko w pysk, będąc ciekaw jak on sobie z nią poradzi. Słoniątko dość długo ją przeżuwało widocznie wygniatając z niej sok i cały czas patrząc na mnie nie wesołemi jak zwykle lecz jak gdyby zagniewanemi oczyma. Po jakimś czasie wypluło miazgę z pomarańczy, a ja ponieważ nic już nie miałem do dania mu, odwróciłem się, ażeby odejść, w tym momencie uczułem silne uderzenie i przeleciawszy w powietrzu upadłem na czworaki w kilku krokach od słoniątka które stało nieruchomo z pochylonym łbem, stale patrząc na mnię zagniewanym wzrokiem.

Najwidoczniej nie podobała się mu praca z całą pomarańczą, gdyż było przyzwyczajone otrzymywać smakołyki dające się łatwo przeżuwać.

Powstawszy z pokładu pogroziłem mu mówiąc: „Kiedyś taki gałgan, nie będę już ciebie odwiedzał".

W przeciągu dwuch czy trzech dni nie chodziłem do słonia, nie zważając na jego ciągłe i jak się wyczuwało żałosne trąbienia.

Któregoś dnia przyszedł do mnie pers, ktory

Witalis Milanowski

POLITYKA KOLONJALNA NIEMIEC WSPÓŁCZESNYCH

Byłoby bardzo niebezpiecznie sądzić, że Niemcy pozbawione kolonij traktatem wersalskim, wyrzekły się swoich dawnych ambicyj i przestały się zajmować problemem kolonjalnym. Ambicje te tkwią nadal głęboko w narodzie niemieckim i nietylko nie straciły na mocy i aktualności, lecz zatoczywszy szerokie kręgi stały się zagadnieniem pierwszorzędnej wagi.

Dwa czynniki skłoniły przed wojną Rzeszę Niemiecką do ekspansji kolonjalnej: czynnik demograficzny, oraz czynnik ekonomiczny.

Czynniki te dominują i dzisiaj w niemieckiej polityce zagranicznej.

W drugiej połowie i z końcem XIX wieku, Niemcy przeludnione ekonomicznie (z powodu przejścia z ustroju rolniczego na przemysłowy) i mając olbrzymi przyrost ludności (około 900,000 dusz rocznie), uczuły wzmożone ciśnienie emigracyjne.

Rok rocznie też, dziesiątki tysięcy zdrowych obywateli opuszczało kraj, dążąc ku obu Amerykom. (Naprzykład w roku 1854 wyemigrowało 215,000 ludzi a w roku 1882 250,000).

Z drugiej strony, wielki przemysł niemiecki nie mógł się zadawalać wyłącznie rynkiem narodowym. Potrzebował rynków zbytu w kolonjach, to znaczy w krajach nowych niezależnych od innych mocarstw, w krajach które mogłyby dostarczać podostatkiem żywności i wszelkiego rodzaju surowców.

W latach 1870 — 1890 Niemcy zdobyły olbrzymie posiadłości kolonjalne. Nie było w tem zbyt wielkiej zasługi Bismarka, którego polityka była głównie nastawiona na pangermanizm europejski, lecz było to wielkie dzieło małej grupy pionierów kolonjalnych, słabo podtrzymywanych przez Bismarcka i opuszczonych przez jego następców politycznych, ale za to solidnie popartych kapitałami wielkiego przemysłu.

Nabywszy kolonje Niemcy rozwinęły się gospodarczo z nadzwyczajną szybkością, dorównując w tempie rozwoju Stanom Zjednoczonym i Japonji.

Cel zatem został osiągnięty, dobrobyt wzrósł przemysł rozwinął się, emigracja zmalała z 250,000 na 20,000 rocznie.

* * *

Niemcy przegrały wojnę i mocą traktatu wersalskiego pozbawione zostały kolonij.

Czy wyrzekły się swoich dawnych ambicyj i planów? Nie! Wróciły tylko do punktu wyjścia z tem, że problem kolonjalny stał się dla nich mniej kwestją prestiżu, a więcej koniecznością życiową.

Trudności ekonomiczne i demograficzne, dwa główne czynniki ekspansji kolonjalnej, zostały powiększone. Na obszarze mniejszym, stosunkowo bardziej uprzemysłowionym, bardziej ubogim rolniczo, republika musi wyżywić ludność o wiele liczniejszą niż przed wojną.

---

obserwował moje opiekowanie się słoniątkiem a również zauważył, że od paru dni z niewiadomej przyczyny przestałem go odwiedzać i zaczął mnie prosić żebym koniecznie poszedł do słonia gdyż on bardzo za mną tęskni, nie chce jeść patatów ani pić wody a tylko stoi smutny i patrząc w stronę schodów trąbi. Prośba persa odrazu osiągnęła pożądany rezultat, ponieważ gwiew mój na słonika za uderzenie dawno już minął i mnie już samemu tęskno było za swym niezgrabnym przyjacielem.

Ponieważ pers przyszedł w godzinach rannych, poszedłem więc do prowiantury, wziąłem stamtąd kilka bananów i po rozłożeniu ich do różnych kieszeni, skierowałem się ku trzeciej ładowni. Gdy schodziłem po schodach słoniatko stało smutne z pochylonym łbem obok swej klatki a gdy zszedłem na dół i ono mnie spostrzegło w podskokach zaczęło się szybko zbliżać na długość linki, nie przestając podskakiwać odrazu na wszystkich czterych nogach. Komicznie wyglądało poczciwe w tych swoich niezgrabnych podskokach a oczy malutkie formalnie się śmiały z uciechy. Gdy zbliżyłem się do niego, objęło mnie trąbą za szyję a końcem jej oprowadzało po całej mej twarzy jak gdyby całując. Wbrew zwyczajowi wcale nie rewidowało mych kieszeni, widocznie zadawalniając się moim widokiem a gdy mu dałem przyniesione banany, zjadło je z wielką przyjemnością.

Pers obecny przy tej scenie twierdził, że przywiązanie tego słoniątka do mnie jest tak wielkie, że gdyby go puścić swobodnie chodziłoby za mną jak pies.

Po popieszczeniu swego czworonożnego przyjaciela chciałem odejść, okazało się to jednak nie tak łatwem gdyż słoniątko objęło mnie trąbą i nie chciało puścić, żałośnie postękując.

Dopiero po jakimś czasie udało mi się go udobruchać głaskaniem.

Odtąd odwiedzałem go częściej niż przedtem i w takiej już niczem nie zamąconej zgodzie dopłynęliśmy do Odesy.

W Odesie staliśmy kilka dni wyładowując towar, poczem z pozostałym ładunkiem poszliśmy do Batumu.

Po przybyciu do Batumu pers konwojujący menażerję sprowadził do burty statku odpowiednią ilość wozów w celu załadowania na nie skrzyni ze zwierzętami. Tygrysy, pantera i węże dźwigiem okrętowym zostały wyładowane ze słoniem poszło trudniej, gdyż w przeciągu prawie 1 i pół

To też w Niemczech dzisiejszych mimo zmiany rządów i polityków, mimo tarć partyjnych, z których każda chce „zbawić" Niemcy według swego systemu, mimo piętrzących się trudności wewnętrznych, powtarza się stały refren: wschód i restytucja kolonij, bo oba te zagadnienia są kośćcem polityki Niemiec współczesnych.

Wielka prasa polityczna wszystkich odcieni, porusza bardzo często tematy kolonialne domagając się stanowczo „przestrzeni witalnej" — Lebensraum — któraby odpowiadała potrzebom przemysłu i rozwiązała skutecznie zagadn. nadmiaru ludności.

Wielki przemysł, który przed wojną odegrał główną rolę w ekspazji kolonjalnej, twierdzi iż własne kolonje byłyby najlepszem lekarstwem na wszystkie dolegliwości ekonomiczne.

Związki zawodowe przerażone wzrastającą z każdym miesiącem liczbą bezrobotnych, domagają się aktywnej ekspazji kolonjalnej.

Liczne organizacje i pisma propagują wśród społeczeństwa niemieckiego ideę kolonjalną.

Działacze i politycy kolonjalni nie drzestali na stwierdzeniu faktu, że kolonje są koniecznie potrzebne do prawidłowego rozwoju organizmu państwowego i na propagandzie wewnątrz kraju, lecz opracowawszy program przyszłej kolonizacji aktywnej, rozpoczęli działalność przygotowawczą, mającą doprowadzić gdy nadejdzie odpowiednia chwila do zdobycia upragnionych kolonji.

Zdaniem wielu wybitnych działaczy kolonjalnych niemieckich, Afryka jest krajem przyszłości.

Twierdzą oni, iż ten olbrzymi kontynent słabo zaludniony, zasobny we wszystkie bogactwa z racji swego położenia geograficznego jest niejako przedłużeniem Europy i jako jej naturalne dopełnienie stanie się w najbliższej przyszłości głównym spichlerzem, który zdoła nietylko wyżywić Europę, ale i pomieścić nadmiar jej ludności.

Oczywiście Rzesza Niemiecka, posiadająca 23 miljony ludzi za dużo, powołana jest w pierwszym rzędzie do eksploatacji Afryki. (Hans Zachs w Für oder gegen Kolonien).

Niektórzy nie pragną zwrotu byłych kolonji, lecz nowego podziału Afryki. Dr Schultz naprzykład, widzi niesprawiedliwość w tem, że Belgja mająca osiem miljonów ludności a Portugalja sześć miljonów, zajmują kolonje osiemdziesiąt i trzydzieści razy większe od obszarów metropolij. Niemcy zaś, wielka potęga przemysłowa, licząca sześćdziesiąt dwa miljony dusz nie posiada kolonij.

Nie ulega więc najmniejszej wątpliwości, że polityka kolonjalna Niemiec współczesnych dąży do zawładnięcia Afryką Centralną.

Penetracja pokojowa dawno już została zapoczątkowana, przez skierowanie emigracji do najbogatszych prowincyj Naprzykład między wieloma innymi, wytrawny pionier kolonizacji niemieckiej Karl W. H. Koch, zachęca swych rodaków na łamach „Ubersee und Kolonjal Zeitung" do masowego osadnictwa w Bengueli, południowej prowincji Angoli, której klimat jest równie łagodny jak krajów Przylądka.

„Osady niemieckie — pisze Koch — **służyć będą za słupy wytyczne przy przyszłej zmianie granic kolonij afrykańskich".**

Stwierdzić należy, że tych słupów wytycznych wzniesiono już wiele na całym obszarze Afryki Centralnej.

---

miesięcznego znajdowania się na względnej swobodzie trochę wyrósł i klatka w której był przywieziony okazała się za małą. Jedynym więc sposobem wyładowania go ze statku było wyprowadzenie, widocznie jednak pobyt na statku podobał się mu gdyż po odwiązaniu z linki, chodził swobodnie po pokładzie nie chcąc wychodzić ze statku nawet za persem.

Musiałem więc na prośbę persa wyprowadzić sam słoniątko z okrętu, które rzeczywiście po ujęciu go za trąbę poszło za mną jak najpotulniejszy psiak.

Gdy ruszyły wozy, biedny mój przyjaciel żałośnie zatrąbił i dopóki nie skryły się na zakręcie nie spuszczał wzroku ze statku.

Jestem głęboko przekonany że gdybym to mądre i poczciwe stworzenie spotkało teraz w jakimś zwierzyńcu lub cyrku, poznało by mnie i nieomieszkało tego okazać.

Marjusz Zaruski

„Sonety Morskie"

KRÓL

Na zwoju grubych sznurów złożonych w barkasie
Maleńka jakaś postać do snu się zwinęła.
Nie królewskie to łoże i sen nie na czasie,
Ale sen bohatera bo skończeniu dzieła.

Pies nie pies i nie człowiek okryty w łachmany
Na łożu niekrólewskiem, choć Królem się zowie,
Dziecko — kok okrętowy — usnął spracowany,
Zanim go szturchańcami obudzą majtkowie.

Bo koka na okręcie wszystkim bić jest wolno:
Najlepsza to nauka, gdy krzyczy najgłośniej.
Kręci Król przez robactwo pogryzioną szyją

I marzy sen królewski pod swą płachtą smolną:
Jak kiedyś, kiedyś będzie, gdy on już wyrośnie,
Sam będzie koków grzmocił, jak dziś jego biją.

Ludgard Krzycki
Kapitan Żeglugi Wielkiej

Z eskadrą admirała Rożdiestwienskiego na Daleki Wschód

(Pamiętnik z czasów wojny Rosyjsko-Japońskiej).

1 grudnia. Wyszliśmy z Dżibuti o godz. 2 po poł. i prawie zaraz z rozkazu admirała zaczęliśmy holować torpedowce. Holowanie to trwało niedługo, gdyż wskutek wielkiej fali prawie na wszystkich transportowcach popękały liny holownicze, nie zważając na ich grubość (12 cali objętości).

Odczuwało się, że wchodzimy na Indyjski ocean. Nas trochę buja i kładzie na bok po kilka stopni. Torpedowce tak się przechylają, że czasami gdy fala odejdzie, widać ich dna. Biedni ludzie, którzy zmuszeni są pływać na takich łupinach.

4 grudnia o g. 6 wieczorem przeszedłszy przylądek Ras Hafun, znajdujacy się 86 mil na południe od przylądku Gwardafuj (pilnuj się bracie), skierowaliśmy się w prawo i przeszedłszy jeszcze kilka mil stanęli na kotwicy w zatoce zakrytej górami od północno-wschodniego mussonu.

Zaraz po zatrzymaniu się zaczęliśmy ładować węgiel na torpedowce.

Pomimo tego że w tej zatoce znacznie jest spokojniej niż na oceanie, fala jest tak wielka że torpedowiec co chwila odnosi od naszej burty i worki z węglem padają do wody. Zaraz więc po otrzymaniu wiadomości od admirała że mamy odejść ztąd jutro o g. 3 popoł. przerwaliśmy tą nocną, uciążliwą i bezcelową robotę odkładając ją do rana.

5 grudnia. Od rana zaczęliśmy ładować węgiel na torpedowiec i pomimo tego że warunki nie zmieniły się, za dnia robota poszła szybciej.

O 2 g. po południ. gdy zaczęlismy się przygotawiać do odejścia, na pancerniku „Sisoj Wielikij" podjęto sygnał zawiadamiający że odpływamy jutro. Odejście odłożono spowodu niezaładowania na pancerniki węgla gdyż duńskie okręty, poprzednio zamówione, z powodu dużej fali nie mogły podejść do panceruików i węgiel musiano przewozić szalupami.

6 grudnia. O g. 9,30 z rana wyszliśmy z południowej zatoki Ras Hafunu i skierowaliśmy się kursem południowym na Madagaskar. O 12 godz. ze wszystkich wojennych okrętów był oddany salut (101 wystrzałów) na cześć panującego Cesarza Mikołaja II.

7 grudnia. Cały dzień holowaliśmy torpedowce. Gorąco okropne a w nocy taka wielka wilgoć że wszystko jest mokre jak po ulewnym deszczu.

8 grudnia. Z rana na torpedowcu „Bujnyj" oparzyło przy maszynie dwuch palaczy. Dla zamiany ich na dwuch innych z 30 ludzi załogi zapasowej, znajdujących się na każdyn transportowcu musiano przewieść chorych szalupą na statek, gdyż wielka fala nie pozwalała torpedowcowi ani chwili utrzymać się przy naszej burcie, gdzie złożono ich w szpitalu okrętowym.

O 2 g. 6 minut 23 sek. po poł. przeszliśmy przez równik, wchodząc na południowe szerokości.

Na tordedowcu i innych okrętach przejście to obchodzone było uroczyście kończąc się kąpielą marynarzy pierwszy raz przebywających równik.

Na naszym statku było tylko kilku takich nowicjuszów.

11 grudnia. Upał coraz się wzmaga. Dziś w czasie czyszczenia pieców temperatura przy kotłach dochodziła do 52° R wskutek czego trzech palaczy zemdlało. Wyciągnięto ich na pokład, gdzie po pewnym czasie oprzytomieli.

12 grudnia. O 3 g. 15 m. po poł. na pancerniku „Sisoj Wielikij" podjęty został sygnał „natychmiast załadować na torpedowce pełny zapas węgla". O 3 godz. 25 m. gdy jeszcze „Bujnyj" nie zdążył dobrze podejść do naszej burty, już windą było podjętych 20 worków węgla i czekało się tylko na stosowną chwilę ażeby je spuścić mu na pokład a windę obrócić do wnętrza po nową już nasypaną porcję worków. O 4 godz. 5 m. na pancerniku admiralskim podjęto sygnał z dwuch flag; (pospieszny) „przestać ładować węgiel"

13 grudnia. O 1 godz. 40 m. w nocy zmieniliśmy kurs i poszliśmy w prawo od Madagaskaru idąc ku grupie Komorskich wysp, znajdujących się w cieśninie Mazambikskiej. Przypuszczaliśmy że admirał chce stanąć na kotwicy przy jednej z tych wysp ażeby uzupełnić zapasy węgla na pancernikach, krążownikach i torpedowcach. Przypuszczenie nasze okazało się jednak mylne, ponieważ między 10 i 11 godz. z rana prześzlismy 4 największe wyspy z tej grupy: Mohilla, Johanna, Mavotta i Comora, w pobliżu których były głębokości dogodne dla zakotwiczenia, nie zatrzymując się przy żadnej z nich a nawet zwiększając szybkość, jakgdyby przed kimś uciekając. Dokąd idziemy trudno powiedzieć, to zapewne jest wiadome tylko admirałowi.

Gorąco przechodzi ludzkie pojęcie. Kilku marynarzy zemdlało.

Po przejściu 40 mil od wysp, na admiralskim pancerniku został niespodzianie podjęty sygnał: „wziąść kurs na wschód". Poszliśmy więc w kierunku zatoki Helwil na wysepce Nosiby, znajdującej się na północy Madagaskaru.

15 grudnia. O 1 g. 15 m. po poł. przyszliśmy na rede Helwil (Nosiby) i po krótkim porozumieniu się z francuskim krążownikiem, który wyszedł z portu na nasze spotkanie, stanęliśmy na kotwicy w 2—3 milach od nadzwyczaj uroczo wyglądającego brzegu, zarośniętego palmowemi i trzcinowemi lasami. Zastaliśmy tu nasz transportowiec „Kniaż Gorczakow".

Od Odesy do Helwil przepłynęliśmy 5128 mil.

16-go grudnia. Rano z oficerem torpedowca „Bujnyj" P. W. Ałyszewskim przepłynęliśmy szalupą na najbliższy brzeg. Po wylądowaniu skierowaliśmy się do wsi, znajdującej się od wybrzeża w odległości 20 minut drogi. Wieś dość duża i bardzo czysta; budynki zbudowane są z bambusów i mat.

C. d. n.

Polska pomoc braciom marynarzom

Popołudniu pewnego dnia, przy końcu listopada posuwał się ulicami Gdyni z portu w kierunku dworca dość oryginalny orszak.

Szli ludzie, niektórzy w długich poza kolana butach gumowych, w kaszkietach marynarskich, kapeluszach, cyklistówkach, większość do „figury". Nieśli worki marynarskie, w jednym z nich widniały rulony map morskich. Niektórzy swój dobytek nieśli zawinięty tylko w papier.

Rozmawiali gwarno.

Stanął każdy i oglądał się, co to za ludzie że nawet w Gdyni, przyzwyczajonej do różnych tego rodzaju widowisk, uwagę zwracają.

Zauważywszy jednak z za magazynów portowych dwa żółte kominy „Kościuszki", zagadkę rozwiązywano.

To szła załoga niemieckiego statku rybackiego „Horst Wessel", uratowana przez „Kościuszkę".

Po przybyciu „Kościuszki" do Gdyni odbyła się na pokładzie niezwykła uroczystość. Konsul niemiecki serdecznie dziękował kapitanowi statku polskiego za wyratowanie niemieckiej załogi. Kapitan „Horst Wessel" Olszewsky był wprost rozczulony polską uczynnością i gościnnością. Mówił że już teraz nikt mu nie zmieni przekonania o Polakach, dobrych ludziach i marynarzach.

Myślę że przodkowie kapitana „Horst Wessel" kiedyś też myśleli inaczej o swych braciach Polakach. A że Polacy są dobrymi marynarzami świadczą też takie nazwiska jak kapitana uratowanego statku, nierzadko spotykane w obcych marynarkach gdy Polski jeszcze na mapie Europy nie było — a też i teraz.

Pan kapitan Borkowski jak gdyby zdziwiony był że mu tak dziękują. Przecież to co zrobił — było prostą pomocą okazaną marynarzom przez braci marynarzy.

Historja jakich na wodach świata wiele:

Z pokładu „Kościuszki" dążącego z Ameryki do Gdyni, zauważano na morzu Północnem, wśród zawiei śnieżnej, rakiety. Zrozumiano że komuś jest na morzu „niewygodnie". Zmieniono kurs i wkrótce ujrzano statek i opuszczającą go na szalupie załogę. Rozbitków wzięto zaraz na „Kościuszkę".

Po stwierdzeniu przez mechanika z „Kościuszki" że opuszczony statek może dalej płynąć, wysłano tam polską załogę i wywieszając polską banderę i flagę Polskiego Transatlantyckiego Towarzystwa, zaczęto holować.

Po kilku jednak godzinach okazało się że „Horst Wessel" coraz więcej zanurza się i że polskiej załodze może grozić to śmiałe przedsięwzięcie śmiercią. Ściągnięto więc polską banderę i opuszczono statek, który w niedługim czasie po przecięciu holu zatonął.

Stało się to co się dzieje na morzach od wieków, świadcząc że marynarz marynarzowi bratem jest.

E. S.

KRONIKA

Poświęcenie portu gdyńskiego. Dnia 8 grudnia w hollu nowozbudowanego dworca morskiego przy nabrzeżu Francuskiem, odbyło się poświęcenie portu gdyńskiego.

O godz. 10,20 po przybyciu bezpośrednio pod dworzec morski, specjalnego pociągu z przedstawicielami rządu, dyplomacji i prasy, dyr. Urzędu Morskiego inż. Łęgowski wygłosił przemówienie przedstawiając historję portu gdyńskiego i jego obecne znaczenie jako największego portu na Bałtyku. Po przemówieniu dyr. J. Rummla, min. Zarzycki przeciął wstęgę i dokonał odsłonięcia płaskorzeźb prezydenta I. Mościckiego i marszałka J. Piłsudskiego. Po odegraniu hymnu, min. Zarzycki zobrazował w swem przemówieniu politykę morską Polski, poczem ks. biskup Chełmiński Stanisław Okoniewski dokonał poświęcenia portu.

Po uroczystości w dworcu morskim udano się do nowo zbudowanych magazynów „Warty" i „Pantery" a następnie przejechano do Strefy Wolnocłowej, gdzie min. Zarzycki dokonał otwarcia jej, przecinając wstęgę.

Gdynia uczciła piewcę morza polskiego, Stefana Żeromskiego. Dn. 8 grudnia o g. 14,30 min. Zarzycki dokonał odsłonięcia płaskorzeźby Stefana Żeromskiego i tablicy pamiątkowej, ufundowanych przez dziennikarzy gdyńskich i wmurowanych na domku, w którym Stefan Żeromski tworzył swe arcydzieło „Wiatr od morza". Na uroczystości była obecna córka St. Żeromskiego, p. Monika.

Linja Gdynia—Daleki Wschód została uruchomione w listopadzie r. b. co przyczyni się do większego wywozu towarów polskich na pojemny rynek Chiński.

Statek turecki „Mete", pojemności 3258 t. przybył dnia 28 X do Gdyni po węgiel. Jest to drugi statek turecki zawijający do portu gdyńskiego. Pierwszy „Cara-Denir" przybył w r. 1927 z wystawą turecką.

Nowe rekordy przeładunku w porcie gdyńskim zostały ustanowione w m-cu październiku. Mianowicie: przeładunek dzienny dn. 27 X 32 793 t (poprz. rekord 30202 t w dniu 18 VII br.) i przeładunek tygodniowy 23—29 X — 161088 t (poprz. rekord w tyg, — 17—23 VII br. — 158156 t)

Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe podpisało w dniu 29-go listopada b. r. umowę z włoską stocznia „Monfalcone" w Trjeście na budowę dwóch nowych statków dla linji Gdynia—Ameryka.

Statki te każdy o pojemności 15.000 t będą mieć napęd motorowy i szybkość do 20 węzłów. Podróż Gdynia—New Jork trwać będzie 8 dni, zamiast, jak obecnie 13-tu. Wykończone będą w roku 1935.

W Austrji powstał związek kolonjalny, który ma zająć się propagandą zdobycia kolonji dla Austrji, gdzie zostaliby osiedleni rolnicy austrjaccy, którzy utrzymywaliby ścisły kontakt kulturalny i gospodarczy z krajem macierzystym, zabierając z Austrji nadmiar rąk roboczych a przysyłając surowce.

Jak widzimy nawet małe narody szukają wyjścia z trudnego położenia gospodarczego w uzyskaniu kolonji.

Swiatowe budownictwo okrętowe. Statystyka Lloyd's Register na dzień 31 września b. r. wykazuje na stoczniach światowych w budowie 216 statków handlowych o ogólnej pojemności 756752 br. t.

W ciągu ubiegłego kwartału spuszczono ze stoczni 90 jednostek o pojomności 132310 t, zapoczątkowano budowę 66 jednostek o poj. 110772 t.

Na stoczniach poszczególnych krajów w dn. 30 września b. r. znajdowały się w budowie następujące ilości nowego tonażu:

III kwartał 1933

kraj	Ilość	Br. t.	kraj	Ilość	Br. t.
Belgja	1	3200	Japonja	15	85570
Brazylja	1	125	Litwa	3	1155
Danja	9	31970	Niemcy	7	30300
Dominja			Norwegja	6	11310
Brytyjskie	3	5830	Portugalja	1	486
Estonja	1	120	St. Zj. Am.	9	14654
Francja	27	95838	W. Bryt.	87	303762
Gdańsk	1	180	Włochy	4	27076
Hiszpanja	13	31924	Inne kraje	2	950
Holandja	12	40862	razem	216	756752

(Polska Gospodarcza z. 44-1933 r.)

Najgłębsze miejsce oceanów

Dr. Bartsch, kierownik ekspedycji naukowej, dokonywującej pomiarów głębokości na Atlantyku donosi że bezpośrednio na północ od Porto Rico dokonano sandowań przyczem natrafiono na największą głębię, sięgającą rozmiarów dotychczas nieznanych światu naukowemu. Głębia ta wynosi 13.411 metrów.

Dotychczas największą znaną głębokością na Atlantyku, odkrytą w r. 1884 przez brytyjskiego badacza sir George Nares na przestrzeni między Porto Rico a San Domingo było 8.534 m. Większa od tej głębia, znana była tylko jeszcze w jednym punkcie globu, a mianowicie w pobliżu wyspy Celebes. Wynosi ona 10,363 m.

WYDAWNICTWA

J. Rummel — Morskie zagadnienia Polski

Gdynia 1934 r. str. VII. + 61

Człowiek który kierował, śmiało można powiedzieć, „Kolebką polskiej floty handlowej" czem była PP. „Zegluga Polska" w zaraniu jej istnienia i stojący bardzo blisko naszych spraw morskich, rzucił w świat polskiej myśli morskiej szereg pojęć, które bez wątpienia przyczynią się do należytego zrozumienia korzyści płynących z posiadania dostępu do morza i własnego portu.

Czytelnikowi młodemu, zaczynającemu lub mającemu wkrótce zacząć pracę dla Polski, polecam gorąco przeczytać tą książkę a szczególnie rozdział „Jak rozumieć hasło Frontem do morza", gdyż jak pisze autor: „Nie ulega wątpliwości, że w Polsce dla jednostek energicznych i ambitnych jest i prawdopodobnie jeszcze długo będzie ciasno. Karjera urzędnicza, nie daje zadowolnienia ani pod względem materjalnym, ani moralnym. Nasz kraj nie należy do krajów bogatych. Jednak wydaje się, że nasza młodzież kurczowo się trzyma marnie opłacanych posad urzędniczych w kraju, których dla wszystkich nigdy nie wystarczy.

A z drugiej strony, świat jest dość duży i w nim dużo jeszcze zrobić można. On stoi przed nami otworem".

Inne narody dawno zrozumiały że morze tylko wtedy daje należyte korzyści gdy naród wychowa obok dobrych marynarzy, — handlowców znających dobrze handel międzynarodowy. W tym celu wysyła się młodzież na studja handlowe zagranicą.

„Czy nie możnaby było tego systemu zastosować u nas, — pisze autor — z tem zastrzeżenim, że u posyłanych na własne ryzyko młodych ludzi, winno być wyrobione nastawienie handlowe, przyczem należy zawsze pamiętać o tem, że chodzi o fabrykowanie kupców, a nie urzędników".

Musimy zrozumieć że wtedy dopiero staniemy się narodem morskim gdy nasz handel zamorski zostanie przez nas opanowany. E. B.

Wioślarz

Warszawa 1933 r.

Ruchliwa Bibljoteczka Harcerskich Drużyn Żeglarskich, wydała powyższą książeczkę jako podręcznik na stopień wioślarza.

Dobrze się stało że Harcerstwo programowo objęło, spontanicznie szerzący się w jego szeregach ruch żeglarski — pęd ku wodzie. Będzie to niewątpliwie jeden z najważniejszych czynników przyczyniających się do powstania młodego pokolenia polaków zbliżonych bardziej do wody, morza niż pokolenia starsze o psychice jeszcze bardzo lądowej.

Nietylko jednak harcerz—wodniak lecz każdy młodzieniec którego „ciągnie woda" znajdzie w tej książeczce dużo rzeczy ciekawych, krótko i jasno podanych. J. S.

Do przyjaciół naszego pisma

Piętnaście lat upłynęło w dniu 11 listopada 1933 od powstania nowego, niepodległego Państwa Polskiego. Krótki to okres jak na życie człowieka, chwila tylko w życiu narodu. Wszelako w krótkim tym czasie historja zapisała w dziejach Polski kilka kart krwawych w walkach wyzwoleńczych i bohaterskich, a potem kilka kart złotem lśniących o pracy, odbudowie i rozwoju twórczej myśli mocarstwowej Polski.

Jedna z najbardziej złoconych kart w nowych dziejach Polski przetykanych brylantami, to historja polskiej polityki morskiej, to rozwój i rozpowszechnienie polskiego światopoglądu morskiego. Wola narodu polskiego panowania nad Bałtykiem istniała od wieków. Ale ani owczesne stosunki polityczne i społeczne ani gospodarcze i finansowe a już najmniej ustrojowe nie były dla realizacji programu morskiego podatne przeciwnie stosunki przedrozbiorowe Rzeczypospolitej realizację jakiegogolwiek programu morskiego Polski wręcz uniemożliwiały.

Wynikiem takiego stanu rzeczy było coraz dalsze cofanie się zasięgu politycznego Polski od Bałtyku a w konsekwencji zamknięcie Polski w granicach ściśle lądowych i spychanie jej coraz dalsze na wschód — ktory niestety nie był nigdy źródłem siły Polski a na odwrót był źródłem jej niemocy. Skoro więc Polska przedrozbiorowa w w niektórych okresach potężna i bogata nigdy nie umiała zrealizować małego nawet programu morskiego, skoro nie pomogły zaklinania, prośby i groźby krolów, skoro naród ustawicznie od morza się odwracał, to nic nie kazało przypuszczać, że w nowej Polsce będzie lepiej, nic nie wróżyło powodzenia nowej Polski na morzu.

I gdy dziś po piętnastu latach niepodległości porównamy stan duchowy narodu polskiego w odniesieniu do zagadnień morskich, gdy porównamy stan materjalny polskiego panowania na morzu z parowiekowym wysiłkiem Polski przedrozbiorowej, to poprostu pojąć nie możemy zmiany jaka się w narodzie polskim dokonała. I tu dopiero rozumiemy że nowa Polska odrodziła się nietylko materjalnie, ale odrodziła się przedewszystkiem duchowo. Na przykładzie stosunku narodu do morza widzimy dopiero dobitnie, że historja dawnej Polski, mimo że nas jej nie uczono nie przeszła obok narodu niepoznana, że owszem umieliśmy i z historji i z niewoli wyciągnąć wskazania i nauki na przyszłość.

Czemu to wszystko przypominamy dziś naszym przyjaciołom?

Otóż dlatego że właśnie mijające teraz piętnastolecie niepodległości i podsumowanie wyników polskiej pracy na morzu daje nam pewność, że kierunek jaki nasze pismo obrało, kierunek szerzenia światopoglądu morskiego wśród młodzieży jest nietylko dobry i pożyteczny — ale że dla przyszłości polskiej polityki morskiej jest konieczny.

Mimo poważnego wysiłku jaki Polska zrobiła na morzu, wysiłku rzec można na miarę całego wieku, nie można ustawać w ciągłym ataku na opinję publiczną w kierunku przygotowaia jej do dalszych wysiłków, nie wolno zaniedbać żadnej okazji, aby przedewszystkiem młodzież do wielkich celów polskiej polityki morskiej sposobić.

Klucz bezpieczeństwa Polski, jej normalnego rozwoju, jej stanowiska mocarstwowego i dobrobytu jej obywateli, leży na Bałtyku. To też nie możemy poprzestać na dotychczasowym wyniku naszej pracy na morzu dopóty, dopóki niepodzielnie na polskiem morzu nie zapanujemy.

Oto nasze dzisiejsze przypomnienie które uzasadnia nasz ruch i daje prawo obywatelstwa naszemu pismu. Pomagajcie przyjaciele, do spełnienia tak pojętej roli naszego pisma, przez masowe rozpowszechnianie go wśród młodzieży.

Zawsze „Frontem do morza”. A. W.

W numerze styczniowym „Wiatru od Morza” drukujemy wywiad z oficerem statku Łotewskiego po przybyciu z Murmańska (Bolszewja) do Gdyni.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: Gdynia, ul Ant. Abrahama nr. 17 — Telefon 13-67 — P. K. O. Nr. 142.073.

REDAKTOR: Edward Baranowski. WYDAWCA: Drukarnia Popularna St. Jagielski w Gdyni.

PRENUMERATA: rocznie 2.50 zł, półrocznie 1,30 zł, kwartalnie 70 gr. Zagranicą o 50% drożej.

OGŁOSZENIA: Strona — 100 zł, 1/2 — 50 zł, 1/4 — 25 zł, 1/8 — 14 zł, 1/16 — 7 zł. Ogłoszenia drobne po 15 gr. od słowa. W tekście o 50% drożej, na 1-szej i 2-ej stronie o 100% drożej.

Czcionkami i drukiem „Drukarni Popularnej” St. Jagielski w Gdyni.